ANNO III. Udine 25 Giugno 1865. N.° 26

LA INDUSTRIA

ED IL COMMERCIO SERICO

Per UDINE sei mesi anticipati . . . . fior. 2. —
Per l'Interno » » » . . . . » 2. 50
Per l'Estero » » » . . . . » 5. —

Esce ogni Domenica

Un numero separato costa soldi 10 all' Ufficio della Redazione Contrada Savorgnana N. 127 rosso. — Inserzioni a *prezzi modicissimi* — *Lettere e gruppi affrancati.*

Si pregano i gentili nostri abbuonati a voler rinnovare in tempo l'associazione del secondo semestre, per non soffrir ritardi nella spedizione del Giornale; e quelli che fossero ancora in difetto del primo, a voler mettersi in regola coll'Amministrazione. ***La Redazione***

Udine 24 giugno

I bozzoli sono *quasi* affatto scomparsi — le filande mal provvedute, e le piccole partite che comparvero sul mercato nel corso della settimana andarono vendute ai prezzi seguenti:

18 Giugno	da aL. 2.85	ad aL.	4.45
19 »	» 3.60	»	4.45
20 »	» 3.75	»	4.10
21 »	» 3.25	»	4.60
22 »	» 3.60	»	4.—
23 »	» 3.65	»	4.05
24 »	» 3.50	»	3.90

La buona riuscita delle razze bivoltine del Giappone, in confronto di tutte le altre; la necessità in cui vennero i nostri semenzai di pensare alla educazione delle sementi nate o in procinto di nascere, confezionate nella fiducia che fossero annuali; e più di tutto il vedere sui gelsi tanta foglia infruttuosa a scapito della produzione dei grani, ha fatto nascere l'idea di pensare seriamente ad un secondo raccolto, che forse varrà a coprire il deficit del primo. Ed in fatti, una considerevole quantità di queste sementi venne dispensata a rendita: e se la stagione continua favorevole, e se gli educatori vorranno stare attaccati alle semplici prescrizioni desunte dagli scritti degli uomini i più pratici in tale materia e che noi, come tanti altri, ci siamo creduti in dovere di pubblicare, crediamo di non andare errati nell'attribuire a questa raccolta una importanza ne' suoi risultati forse maggiore di quella testè compiuta.

Ma una quistione di qualche rilievo, almeno a nostro modo di vedere, occupa adesso la nostra Camera di Commercio, e sulla quale venne interpellata da diversi distretti della provincia.

Si tratta di decidere se nella formazione della tassa provinciale dei bozzoli si devono comprendere anche i bivoltini in corso di educazione e che probabilmente si presenteranno sul mercato prima ancora dell'epoca in cui di solito si chiudeva il registro delle notifiche. È questa la prima volta che s'intraprende da noi l'allevamento di un secondo raccolto e quindi si presenta una circostanza tutta nuova e che non poteva venir prevista da da chi emanava le disposizioni pella dichiarazione dell'adequato generale. La quistione crediamo richieda un maturo esame, perchè sono tante le ragioni che militano pro e contro. Intanto per qualunque evenienza sarà bene che la Commissione pensi a raccogliere e subito gli elementi necessari da presentarsi alla Camera pella più sollecita formazione della *Metida*, riservandosi poi di aprire di nuovo le pubbliche pese e le notificazioni dei contratti, pella formazione di una seconda Tassa, che possa fornire il mezzo allo scioglimento di ogni eventuale quistione.

NOSTRE CORRISPONDENZE

Londra, 15 giugno.

I timori concepiti sulla riuscita del raccolto in Europa si sono pur troppo avverati, ed a quest'ora è pressochè constatato che, preso nel suo assieme, il risultato è di molto inferiore a quello dell'anno decorso. A giudicare dai rapporti che ci pervengono dai diversi paesi di produzione, si deve ritenere che nella Spagna la raccolta sia assolutamente meschina; in Francia appena due terzi quella dell'anno passato, ed in Italia più o meno inferiore secondo le località, eccettuata soltanto la Lombardia, dove, in forza d'una buona provvista di sementi del Giappone, si arriverà ad un discreto risultato, vale a dire presso a poco eguale a quello della campagna antecedente.

Ammessi questi fatti bisogna adesso farsi a considerare la posizione attuale delle sete. Non si può quindi disconoscere ch'ella non sia tanto più deplorabile pel consumo, in quanto che alla scarsezza generale del raccolto si unisce inoltre una estrema riduzione delle vecchie nostre rimanenze, sia asiatiche che europee, e tale che in passato non si vide che ben di rado. Ed in fatti i nostri depositi non contenevano al primo del mese che 14,000 balle di sete asiatiche d'ogni genere, e sappiamo dai più recenti avvisi che la quantità in viaggio dalla China o dal Giappone si riduce a qualche centinajo di balle, e che fino all'epoca in cui potranno comparire sul mercato i prodotti delle sete nuove, non potremo più contare su maggiori importazioni.

Questa mancanza di materia prima giunge molto mal a proposito pella industria delle sete, e più ancora in questo momento in cui le commissioni dell'America, attese da quattro anni con tanta impazienza, cominciavano a riacquistare l'importanza d'altra volta pella pacificazione assicurata di quel paese, la cui prima conseguenza fu d'imprimere un nuovo slancio agli affari. Un aumento considerevole e pronto era dunque inevitabile in tale stato di cose; e sebbene i corsi attuali possano sembrare esagerati per quanto riguarda la fabbrica, di cui impediranno quello sviluppo nel quale veniva da sì gran tempo contrariata, pare non pertanto siano giustificati dal disseccamento quasi totale delle rimanenze. I nostri prezzi si reggono intanto come segue:

Tsatlèe terze belle		S. 30. 6	a S. 30.—
» quarte buone		» 29. 3	» 28. 9
» Taysaam N. 3		» 26.—	» 25. 9
Giappone *flottes nouées*	12/13	» 32. 6	» —.—
» » »	13/25	» 31.—	» —.—

Si fanno adesso mille congetture sulla probabile quantità che potranno fornirci la China e il Giappone in questa nuova campagna, e non si può disconoscere che una tale quistione entrerà d'ora innanzi come un elemento di prima importanza nei calcoli, che si faranno sull'avvenire. Che se non ci verrà importata una quantità considerevole di sete nuove, non sarà certo a difetto di pagarle abbastanza care, poichè con tutta la buona disposizione non si può mai procurarsi più di quanto si produce; e poi si deve anche pensare che quest'anno ne verrà trattenuta una buona parte per sopperire ai bisogni dell'interno della China, che a quanto pare è affatto sprovvisto.

In sete d'Italia si fa proprio quasi nulla, perchè l'articolo manca affatto.

Lione 19 giugno

I prezzi elevati della giornata e le considerevoli provviste fatte da qualche tempo dalla fabbrica, che la mette nella condizione di non aver pressanti bisogni, sono le cause che hanno contribuito a rallentare nel corso della settimana passata il movimento degli affari. La esitazione domina i compratori. Ed in verso, tutti gli articoli hanno subito in poco tempo un aumento di rilievo e sproporzionato colla generale condizione del commercio; e dall'altro canto, qualunque sia l'importanza di questo rialzo, ella è ben lontana di stabilire attualmente dei prezzi che stiano in rapporto coi corsi reali delle sete nuove. I nostri fabbricanti adunque, se dovessero semplicemente considerare i prezzi esorbitanti che si domandano pelle sete del nuovo raccolto, sarebbero anche pronti a continuare i loro acquisti in sete vecchie che trovano ancora a prezzi ben inferiori, ma questa loro disposizione viene in gran parte paralizzata da considerazioni di un ordine superiore e più generale.

Tale è la fase nella quale stiamo per entrare. Questa lotta fra le sete vecchie e le nuove potrà prolungarsi fino al punto in cui lo smaltimento dei vecchi depositi lascierà libero il campo alle sete dell'attuale campagna, a meno che improvvisti avvenimenti non vengano prima a modificare la situazione e a far inclinare la bilancia dal lato del ribasso.

Malgrado la riserva quasi completa d'un gran numero di filatori, tanto in Francia che in Italia, i prezzi dei bozzoli non hanno sofferto variazioni in questi ultimi giorni e si pagano da per tutto a limiti molto alti.

Le ultime notizie da Shanghai ci portano le sospensioni di due case d'importanza, che impressionarono fortemente la piazza. In quanto alle vecchie rimanenze non era più da parlarne: si attendeva con impazienza il risultato della nuova raccolta che fino a quella data s'annunziava sotto auspici favorevoli; ma però non era ancora tanto avanzata da permettersi un giudizio definitivo.

La nostra stagionatura ha registrato nel corso della settimana passata chil. 73,996, contro 82,127 della settimana precedente.

MERCATO DEI BOZZOLI

Italia 20 giugno

	qualità sup.		comuni		inferiori	
Alba	L. 10.30	a 9.50	L. 9.40	a 8.50	L. 8.—	a 5.—
Asti	» 10.50	» 8.80	» 8.70	» 7.50	» 7.—	» 5.50
Carmagnola	» 10.—	» 9.40	» 9.—	» 7.50	» 7.—	» 5.—
Cuneo	» 11.—	» 10.—	» 9.80	» 8.60	» 8.40	» 8.20
Modena	» 9.50	» 8.—	» 7.50	» 6.—	» 5.50	» 4.—
Mondovì	» 9.20	» 8.—	» 7.90	» 6.80	» 6.50	» —.—
Novara	» 9.50	» 7.60	» 7.50	» 5.50	» 5.40	» 4.—
Novi	» 9.—	» 8.—	» 7.—	» 6.—	» 5.—	» 4.—
Firenze	» 8.90	» 8.—	» 7.50	» 6.—	» 6.—	» 3.50
Piacenza	» 11.—	» 10.—	» 9.—	» 8.—	» —.—	» —.—
Reggio Cal.	» 9.—	» 8.60	» 7.—	» 6.70	» —.—	» —.—
Torino	» 10.20	» 9.—	» 8.80	» 6.60	» 6.—	» 3.50
Napoli	» 7.50	» 7.—	» 6.50	» 6.25	» 6.—	» 5.—

Francia 16 detto.

Aubenas	Fr. 9.—	a 8.—	F. 7.50	a 7.—	F. 6.—	a 5.—
Valenza	» 8.25	» 8.—	» 7.50	» 7.—	» 7.—	» 6.—
Anduze	» 10.—	» 9.—	» 8.—	» 7.—	» 6.—	» 6.—
Avignone	» 8.50	» 8.25	» 7.20	» 7.50	» 6.—	» 6.—
Cavaillon	» 8.75	» 8.—	» 7.50	» 7.—	» 5.75	» 6.—

GRANI

Udine 23 Giugno. Il marcato delle granaglie ha mantenuto un buon corrente d'affari per tutto il corso della quindicina con vendite discretamente numerose. I Granoni godono sempre del favore, e le apprensioni concepite sull'esito del raccolto hanno prodotto un nuovo rialzo sui prezzi. Nulla di nuovo nei Formenti che si reggono sempre, ma con poca domanda, sui corsi precedenti.

Prezzi Correnti

Formento nuovo	da L. 14.25	a L. 13.50
Granoturco »	» 10.75	» 10.25
Segala vecchia	» 9.75	» 9.50
» nuova	» 7.50	» 7.—
Avena	» 8.50	» 8.25

Trieste 22 detto. Nessuna novità di rimarco sul mercato dei grani, e continua soltanto un di-

screto consumo di Formentoni con prezzi ben sostenuti.

Ibraila vecchio	da fior.	4,10	a fior.	4.15
Banato nuovo	»	3.75	a »	3.80
Ravenna Rimini	»	3,75	a «	3.85

Genova 20 detto. Gl' incessanti arrivi di grani teneri e duri dal levante mantengono il marcato in calma. Nelle vendite settimanali si conosce che i prezzi praticati sono in favore dei compratori. Si attende con impazienza il risultato dei raccolti in generale, dai quali si potrà regolare il futuro andamento dell' articolo.

Nel Riso pochi affari pella mancanza di commissioni dai mercati del Levante che alimentano maggiormente il consumo di questa derrata.

INTERESSI PUBBLICI

Strada ferrata da Villacco - Udine - Cervignano.

Per cura della nostra Camera di Commercio uscirà a giorni per le stampe la « *Relazione dell' ingegnere in capo Giovanni dottor Corvetta sui diversi tracciamenti di ferrovia nelle valli del Fella e dell' Isonzo* ». Ci spiace che la ristrettezza delle nostre colonne non ci consenta di riportarla tutta intera, e perciò dobbiamo limitarci a presentare ai nostri lettori quella parte che serve di confutazione all' opuscolo del sig. Semrad, incominciando dalla introduzione che la accompagna.

INTRODUZIONE.

La rapidità delle comunicazioni e la mitezza dei noli, queste condizioni vitali del commercio e dell' industria, preoccupano oggidì vivamente l' attenzione del pubblico e degli uomini di stato di tutte le nazioni. Esse tendono ad operare nella produzione e nelle transazioni commerciali una vera rivoluzione, ed a generalizzare quei savi principj di pubblica economia che gl' insegnamenti della scienza non hanno valso a far adottare, e che la necessità saprà imporre. Conseguenza inevitabile della mitezza dei noli sarà difatti che ogni Provincia dovrà limitarsi a produrre ciò che può ottenere più facilmente e meglio della sua vicina, e non sprecherà delle forze, che il sistema proibitivo non è sempre sufficiente a rendere proficue.

Ma se il risultato finale di questa rivoluzione segnerà il principio di un' èra novella per l' industria ed il commercio, non si può disconoscere che l' epoca di transizione, nella quale ci troviamo, sia fatale a molte Provincie, e specialmente a quelle che, per non avere ancora raggiunto quelle condizioni di progresso delle loro vicine, si trovano impossenti a tollerarne la concorrenza. Perciò l' idea che ha *inspirato la Memoria Ministeriale nell' occasione di una* nuova rete di strade ferrate nella Monarchia Austriaca è al di sopra di ogni encomio, e noi l' abbiamo accolta con viva *riconoscenza* e salutata colla speranza di vederla feconda di utili risultamenti.

Per effetto di questa generosa iniziativa è stato ridestato il Progetto della Ferrovia della Pontebba; esso si è ingrandito ed ha acquistato il carattere di una grandiosa impresa, nella quale, tanto l' industria dell' interno, quanto il commercio del Litorale, vedono un' àncora di salvezza nella decadenza di cui sono minacciati.

E qui gioverà ricordare come già nel 1856 le Camere di Commercio di Venezia e del Friuli in unione a diversi negozianti di Udine facevano eseguire dall' ingegnere sig. Cavedalis un Progetto di Ferrovia tra Udine e la Carinzia e come esso ingegnere, dopo avere attentamente esaminati i diversi passi che mettono alla Carinzia, si pronunciava per quello della Pontebba, facendone oggetto de' suoi studj [1]. Le vicende del 1859 e le tristi condizioni del commercio non concedettero in allora un ulteriore sviluppo di questo progetto, il quale, richiamato oggidì alla pubblica attenzione dall' Opuscolo Ministeriale, preoccupa a buona ragione l' interesse del Commercio di Trieste e dell' Industra di oltre monte. Non si tratta più di una semplice riunione mediante ferrovia del Veneto alla Carinzia; si tratta di una nuova linea di comunicazione tra il mare Adriatico ed il Danubio; di una linea *indipendente* che troverà nella propria autonomia le condizioni di un proficuo esercizio, e che per gli effetti di una salutare concorrenza renderà più utile al commercio le ferrovie già esistenti.

Si tratta di una linea, la quale metterà Trieste e Venezia *nella posizione di lottare vantaggiosamente nel vasto* campo della concorrenza, che l' apertura dell' Istmo di Suez aprirà alle nazioni. Prolungato da Villacco al Nord per Leoben, Haag fino a Linz per Budweis la nuova ferrovia percorrerà un paese ricchissimo di prodotti minerali: ove lo sviluppo dell' industria è unicamente limitato dalle difficoltà delle comunicazioni: l' apertura della nuova linea decuplerà il valore di questi prodotti, e l' attività commerciale ne farà l' oggetto di proficue transazioni.

Al Sud il breve tratto Udine-Cervignano fornirà con lievissima spesa alla nuova ferrovia uno sbocco immediato al mare, e col renderla indipendente da altre comunicazioni ne accrescerà l' importanza ed aumenterà la sua utilità.

Finalmente una biforcazione ai Piani di Portis, e la costruzione del tronco che da questa stazione condurrebbe a Toblach, darebbe soddisfazione ad uno de' più vitali bisogni del Commercio di Trieste, cioè alla comunicazione col Lago di Costanza.

Questo complessivo progetto, di cui abbiamo appena tracciati i tratti principali, è nato dalla fusione di varii progetti parziali e dalla spontanea associazione [1]) delle Rappresentanze del commercio, dell' industria e dell' agricoltura dei paesi che verranno beneficati dalla nuova linea.

Confidato esso progetto ad un Comitato Centrale residente in Vienna il quale apprezza giustamente l' importanza *della sua missione; ogni giorno più caldamente* reclamato nella sua esecuzione dal commercio, desiderato dalle Autorità militari per scopi strategici, esso, per ciò almeno che risguarda la linea principale del Danubio al mare ha fatto rapidi progressi, e tutto ci fa sperare che non tarderà molto ad essere un fatto compiuto.

La Camera di Commercio e d' Industria del Friuli, nell' associarsi all' iniziamento di questo progetto e nell' inviare un suo rappresentante al Comitato Centrale, è stata ben lieta di potere aggiungere i suoi sforzi a quelli delle altre Camere di Commercio, per promuovere la pratica effettuazione di un impresa di tanta importanza per il bene comune.

Essa però non può dimenticare i proprj doveri verso la Provincia di cui rappresenta il Commercio e l' Industria, e perciò spera che non la si vorrà tacciare di spirito di parte e di municipalismo, se oggidì si vede costretta a trattare con dettaglio della grande questione per confutare un opuscolo pubblicato a Gorizia nel gennaio 1865, e nel quale esagerando le difficoltà della linea Pontebba proposta dal Ministero, vorrebbe congiungere la Carinzia con Gorizia attraverso la Valle dell' Isonzo superando il Monte Prediel.

Per la valle dell' Isonzo non è la prima volta che questa via viene opposta a quella della Pontebba, e già nel 1857, l' onorevole Camera di Commercio di Gorizia faceva eseguire uno studio della suddetta linea dall' ingegnere sig. Hayder, il quale volendo evitare le forti pendenze, sorgenti di enormi spese nell' esercizio, dovette dare un grande sviluppo al suo tracciato che riuscì più lungo di quello *che l' ingegnere Cavedalis aveva eseguito per la Pontebba.* E siccome la lunghezza di una strada misurata sulla carta è ciò che maggiormente può influire sullo spirito delle *persone poco esperte in simili questioni, il Comitato di* Gorizia, poco soddisfatto del primo progetto, confidò al sig. ingegnere Semrad la missione di eseguire un nuovo studio del Prediel, *che facesse apparire quella strada più breve* e meno costosa.

Impotente a rispondere agli argomenti tecnici che fanno *l' oggetto dell' opuscolo, nel quale il sig. ingegnere Semrad* ha esposti i risultati del suo lavoro, la scrivente Camera si rivolse alle illuminate sollecitudini dell' I. R. Delegato Provinciale *sig. conte Caboga, colla preghiera che venisse* incaricato l' ingegnere in capo della nostra Provincia dott. Corvetta di confutare quelle asserzioni del sig. ingegnere Semrad, *che anche a persone estranee all' arte hanno* dovuto apparire per lo meno esagerate.

Ci duole profondamente di trovarci in opposizione di interessi colla consorella di Gorizia, ma la preghiamo di considerare che in questo argomento la nostra posizione è assai diversa della sua. Le transazioni tra il Friuli e la Carinzia, che già da secoli si effettuano per la via della Pontebba, hanno creato dei rapporti commerciali di cui la nostra Provincia ritrae un vantaggio non indifferente. Ancora al giorno d' oggi la via prescelta dal Commercio di Trieste per un gran numero di merci è quella di Cervignano-Udine-Pontebba, *che è sempre e sarà la più economica;* e per il suo Commercio colla Carinzia, Gorizia stessa approfitta della strada Pontebbana.

Non si tratta dunque per noi semplicemente di avere o di non avere una strada ferrata, si tratta di conservare o di perdere il nostro Commercio colla Carinzia; e se l' effettuazione della ferrovia del Prediel sarebbe per Gorizia un doppio vantaggio, essa sarebbe per noi una doppia perdita. Se dunque l' onorevole Comitato di Gorizia ha tentato ogni sforzo per arricchire la vaga città dell' Isonzo di una nuova ferrovia e di attivarvi il Commercio della *Carinzia, nessuno vorrà certamente contestare a noi il* diritto d' imitarne l' esempio per conservare ciò che possediamo. Reclamata, per ragioni strategiche, da un esercizio *assai più economico di quella del Prediel,* la via Pontebbana dovrà necessariamente essere prescelta; e noi osiamo sperare che quando una suprema decisione avrà tolto ogni dubbio sulla questione, la lodevole Camera di Commercio di Gorizia saprà sacrificare l' interesse municipale all' amore del bene comune, e che presterà il suo validissimo appoggio ad un' impresa di cui essa pure risentirà gli utili effetti.

Noi pertanto rendiamo di pubblica ragione il Rapporto del nostro ingegnere dott. Corvetta, al quale ci sembra che ben poco possa esser aggiunto per dimostrare l' assoluta preferibilità della nostra linea, in confronto di quella del Prediel.

RELAZIONE.

Richiestami una relazione storica sulle condizioni della r. strada postale da Udine a Pontebba con riferimento all' opuscolo stampato in Gorizia, portante l' Opinato 28 dicembre 1864 dell' I. R. ingegnere in capo sig. Ferdinando Semrad, *sulla costruzione di una ferrovia* da Gorizia per la valle dell' Isonzo a Villacco, sarà d' uopo ricordare le superiori disposizioni pella radicale sistemazione della r. strada *pontebbana effettuata* dall' anno 1830 al 1836, e le seguite vicissitudini, nonchè prendere in maturo esame le contrarie descrizioni, le proposte tecniche ed i preventivi sommarii di confronto delle spese su cui tratta l' opuscolo suddetto; per cui già mi vedo costretto a sortire da quella brevità che amerei usare quantunque non intenda di provocare qualsiasi polemica, come non può ritenersi provocata, attesa la mia posizione, esponendo il vero stato delle cose colla scorta della unita Corografia abbracciante entrambe le valli del Fella e dell' Isonzo [1]).

E passando a dimostrare come, cessato il Dominio Veneto, il movimento politico e commerciale, abbandonando la valle dell' Isonzo da Gorizia per il Prediel, si spingesse lungo la strada da Udine per Pontebba a Tarvis per esser questa la più breve e facile comunicazione del Regno Lombardo-Veneto con Vienna ed il centro della Germania, per cui poi il Governo Austriaco, riconosciuta tutta l' importanza di questa via, veniva nella decisione di approvarne fino dall' anno 1828 la sua radicale sistemazione; passa a far cenno dei vari miglioramenti predisposti in epoche diverse lungo la strada della Pontebba e dei robusti lavori parziali che si adottarono da ultimo e dei pochi che mancano ancora a raggiungere il completo suo perfezionamento. Fa quindi una dettagliata esposizione delle spese incontrate dal 1830 in poi, onde sistemare e sostenere la comunicazione da Udine a Pontebba [2]), quali ammontano alla complessiva somma di 2 milioni e 400 mila fiorini.

Ma lasciamo la parola al dottor Corvetta.

Quindi in onta di tanti disastri e dei replicati lavori e spreco di danaro in causa dell' urgenza di ripristinare il passaggio tutte le volte che veniva interrotto o difficultato, attesa l' importanza di quella comunicazione al confronto di qualunque altra, il tronco da Ospedaletto a Pontebba, che misura leghe 5, a sistemazione completa, va ad importare F. 436,000 per ciascuna lega, e *l' intiera linea di* leghe 9, ragguagliatamente F. 266,000, locchè non potendo sembrare eccessivo per una strada tanto comoda ed interessante, *vale a completamente respingere qualsiasi* contrapposta asserzione. (Vedi pag. 10 e 11 dell' opuscolo).

Col canone annuo di F. 22,000, si hanno sempre sostenute *non solo* le cure di ordinaria manutenzione, ma provveduto a miglioramenti, come si è fatto anche da ultimo specialmente nel rimettere li vecchi contromuri rivestendoli con pietre da taglio che frutteranno in seguito una notabile diminuzione di spesa. E ciò in grazia della pochissima neve cui va soggetta la r. strada in discorso al confronto di qualsiasi altra verso le Alpi, calcolandosi

---

1) Cav. Giuseppe Reali, rappresentante il Commercio di Venezia,
Congregazione Provinciale } del Friuli
Camera di Commercio }
Municipio di Udine
Ditta F. Braida e comp.
» Canciani Giacomo
» A. Heimann
» A. Kircher-Antiveri
» Ongaro Francesco
» Giacomelli Carlo
» Pecile dott. Gabriele
» Bonanni Natale
» Luzzato Graziadio
» Morpurgo A.
Il Commercio di Venezia per una metà ed il Commercio di Udine per l' altro, sostennero le spese del progetto.

1) La benemerita Camera di Commercio e d' Industria della Carinzia prese l' iniziativa, colla nota 5 dicembre 1864 N. 613, le Rappresentanze interessate nella linea Linz-Udine alla riunione, che ebbe luogo in Klagenfurt nel giorno 11 detto.

1) Pegli opportuni confronti coll' opuscolo in corso gioverà indicare le misure delle strade in leghe e dei manufatti in klafter colle rispettive frazioni decimali, accennando fra parentesi le corrispondenti in chilometri e metri.

2) Si espone il Resoconto con quei dettagli che potranno avere utile applicazione nel Preventivo pella costruzione della ferrovia.

in media la sola spesa di F. 1200 all' anno, per cui nessuno potrà negare che vi concorrano le principali prerogative onde fissare lo sviluppo d' una ferrovia lungo la valle del Fella [1]).

Un primo studio pel tracciamento di essa ferrovia venne fatto dal distinto ingegnere civile sig. Alessandro Cavedalis nell' anno 1857 per incarico della Camera Provinciale di Commercio, secondo il quale, dipartendosi dalla stazione di questa città, portavasi a ponente della r. strada Pontebbana sino a Tavagnacco, indi percorrendo la vallata del *Cormor*, *ed innalzandosi gradatamente sino dirimpetto a* Vendoglio mediante raddrizzi e difese su quel torrente passava anche a ponente di Buja per poscia ripiegare nel*l' ampia valle del Ledra onde raggiungere Ospedaletto.* Seguiva poi la sinistra del Tagliamento e del Fella sino alla campagna inferiore di Resiutta, dove attraversato il Fella stesso assecondava a destra l' andamento della r. strada sino a Pontebba con curve troppo risentite. Già sortendo dalla stazione di Udine fissava la salita dell' 11 p. 1000 onde attraversare la r. strada maestra d' Italia a kl. 600 (1138) circa fuori della porta urbana di Poscolle con adatto cavalcavia a tre arcate di pietra; alternava fra le colline fino a Buja le più dolci acclività con buone tratte orizzontali; mediante una continua discesa aumentata sino al 10 p 1000 passava ad Ospedaletto; e dopo le più miti ascese verso i Piani di Portis innalzavasi fino all' altipiano nord-ovest di Pontebba col rapporto del 9 al 20 per 1000 interrotto da brevissime orizzontali.

Nell' agosto 1864 l' ingegnere dott. Buzzi intraprese i dettagliati rilievi geodetici da Pontebba a Tarvis colla vista di procurare le più comode curvature e dolci pendenze, per cui formavasi l' idea di abbandonare il tracciato Cavedalis anche nel tronco da Pontebba ad Udine. E tostoche si è trattato di simili rilievi pel progetto del tronco ferroviario da Udine a Cervignano, veniva col mio concorso concertato *di proseguire* colla linea superiore a levante di questa città onde avvicinarla ai paesi più popolosi in uno coi capi-distretti di Tarcento e Gemona, avendo io accennata *la facilità di girare i colli di Tricesimo senza d' uopo* di rilevanti incassi, approfittando della via additata dalla breve convalle superiormente ad Adorgnano, e sortendo a ponente di quelli di Fraelacco e Cassacco col *sostenere* il tracciato a conveniente altezza, nonchè di raggiungere Ospedaletto al piano di circa kl. 53 (m. 100) sopra la stazione di Udine, evitando le contropendenze di cui sopra.

Colla fissata direzione a levante della città la nuova ferrovia Villacco-Udine-Cervignano riesce indipendente dall' attuale, perchè l' attraversa sopra un cavalcavia, e si congiunge alla stazione con ampia curva in piano pressochè orizzontale.

Venne fissato inoltre di abbandonare la sponda sinistra del Fella dai Piani di Portis a Resiutta, siccome quella in cui, giusta la premessa esposizione storica, l' attuale r. strada fu quasi esclusivamente danneggiata dalle frane, nonchè di erigere un ponte sul Fella poco inferiormente a quello diretto ad Amaro, col quale si presenta anche il mezzo di aprire l' altra ferrovia già riconosciuta attendibile, per la valle del Tagliamento e pel monte Mauria al Cadore ed al Tirolo per accedere al lago di Costanza, approfittando così del tronco comune da Udine al ponte medesimo lungo leghe 5 (chil. 38). E siccome si ha la certezza che la pendenza media della valle del Fella sta al di sotto del 10 p. 1000, così tutto il rilevato utilmente combinabile nella località di esso ponte, starà a maggior vantaggio delle pendenze a destra del Fella, per cui nelle tratte più sfavorevoli non dovrebbero superare il 12 p. 1000.

Tali combinazioni altimetriche non possono riuscire difficili, come a prima vista appariscono, essendochè le frane *portate dai rughi alle falde dei monti s' innalzano* generalmente da kl. 10 (m. 19) a kl. 20 (m. 38) sopra il fondo della valle, per cui con opportune innalzamento delle *livellette* trovasi più *facilmente d' imbasare sulla roc*cia i viadotti valevoli al sottopassaggio delle acque nonchè a raddolcire le curve ed a conguagliare il piano, specialmente all' ingresso o sortita da qualche galleria o tunnel.

Con tale tracciamento il tronco in pianura da Udine ad Ospedaletto riesce della più limitata spesa, perchè si rendono necessarii soltanto due ponticelli sui canali delle roggie di Udine inferiormente ad Adegliacco, e pochi altri manufatti simili di lieve importanza sino ad Artegna; e così pure da Artegna ad Ospedaletto occorrono semplicemente alcuni tombini oltre i due ponti alquanto maggiori per l' attraversamento dei torrenti Orvenco e Drondesima.

Nella tratta da Ospedaletto ai Piani di Portis non si avrà difficoltà d' istituire i ponti per attraversare gli alvei ghiajosi che lungo la r. strada sono muniti di semplici Cunettoni selciati, e ciò tanto meno ove si pensi a frenare le cadenti alle gole dei monti con alcune serre la di cui erezione venne finora pur troppo trascurata. E mercè il passaggio dalla sinistra alla destra sponda del Fella, dai Piani di Portis fino al ponte Peraria si abbandona la falda tanto soggetta a *scorrimenti di materie, montando su quella costantemente* soleggiata e fornita di poggi sui quali, oltre il capo-distretto di Moggio, incontransi parecchi altri abitati che non ebbero a *deplorare disastri di sorte alcuna. L' intero tronco* poi, come sopra elevato, solleva dall' impegno di costruire un eccessivo numero di ponti secondari, e di lottare col formidabile torrente Fella.

Finalmente dal tracciamento di dettaglio, già praticato dall' ingegnere dott. Buzzi, emerge che anche da Pontebba a Tarvis, estesa kl. 13,000 (m. 19,910), si avranno N. 36 curve dal raggio non minore di kl. 150 (m. 284 ½). Per metà circa del tronco le pendenze riusciranno minori del 10 p. 1000 e per l' altra metà quasi sempre del 13, ammettendo la massima del 14 soltanto per una tratta di kl. 1026 (m. 1946) e frapponendo le stazioni in orizzontale.

Ora per evitare ripetizioni sul vero stato della r. strada Pontebbana, giovera direttamente soggiungere al confronto di quanto asserì in proposito l' ingegnere in capo sig. Semrad da pag. 11 a 13.

Tutte le difficoltà e le spese incontrate pella costruzione e manutenzione della r. strada Pontebbana vennero sopra descritte colla massima lealtà in base delle mie ispezioni locali nel lungo periodo di oltre 30 anni e delle più accurate indagini nei documenti d' ufficio, e perciò ritengo sufficiente ricordare: che nel decorso anno 1864, fu ritardato solo di poche ore, mai però intercettato, il passaggio: che non ebbe luogo alcun danno tra Dogna e Pontebba; e che i nuovi lavori tutti eseguiti lunghesso tronco in questi ultimi anni, nonchè quello tuttora in corso nella *località dei Vidali inferiormente a Dogna* sono conseguenti *alli dissesti portati dalla piena del 1851.*

Le condizioni della valle del Fella favoriscono il tracciamento della linea ferroviaria sulla falda del monte, e sarebbe uno *sproposito il contemplarla al basso.* Nell' attraversata dei Rivi Bianchi presso Ospedaletto riesce facilissima l' istituzione di qualsivoglia manufatto pel travalicamento delle acque, *le quali dal 1858 in poi non* hanno avuta la forza neppure di sconcertare que' piccoli rilevati di ghiajo rivestiti con ciottoli che servono di basamento alle antenne portanti i fili telegrafici. E garantendosi che quelle acque considerate dall' ingegnere Semrad quale ostacolo principale, non danno invece alcuna inquietudine, riesce superfluo parlare delle altre.

Dalla descrizione delle condizioni geologiche ed idrauliche della valle, esposta da esso ingegnere, apparisce come in affrettata ispezione locale, e senza alcuna nozione del progetto compilato dal Cavedalis sino dall' anno 1857, e degli studi recentemente intrapresi dietro concerti con questo ufficio, non si formò alcun concetto di tracciamento della ferrovia, mentre egli accenna talora li maggiori ostacoli osservati a destra, e tal' altra quelli a sinistra del Fella, e così facendo ha sommato gli esagerati difetti di entrambe le sponde del terreno e delle falde dei monti.

Si è molto diffuso nella descrizione delle diverse qualità e saltuarie modificazioni delle roccie lungo i monti suddetti, ma ciò non impone alcun speciale riguardo, dappoichè, è stato abbastanza osservato da più celebri geologi come nei terreni giuresi delle nostre alpi, i calcari terrosi o compatti si fanno a poca distanza cristallini, e se carichi di magnesia, screpolando in ogni parte, cangianti in dolomiti, come altrove si cangiano in gessi; così pure pella commistione di altre materie le argille schistose assumono il carattere degli schisti micacei e talcosi, e finalmente le arenarie si cangiano in banchi di quarzo granulare. Per queste trasformazioni, frastagliamenti, e salti delle roccie che i geologi stessi hanno attribuito ad opera del metamorfismo, venne loro data la denominazione di roccie metamorfiche.

Non fecero però distinzione alcuna fra le alpi del Friuli e quelle del prossimo territorio illirico seguenti la valle dell' Isonzo, *quasi paralelle ed alla breve distanza media di le*ghe 3.40 (chilom. 24), ed anche per quanto si dirà in seguito, non emerge di formare soggetto di odierna discussio*ne. Ed è perciò che a questo punto reputo più decisivo l' as*sicurare che nessuno fra i tagli di roccia già da molti anni effettuati verticalmente nelle diverse pendici ed altezze da kl. 1 (m. 1.89) a kl. 20 (m. 38) sommanti niente meno che l' estesa di circa kl. 10,000 (m. 18,900) si è alterato in modo da incutere timori, nè consta essere finora avvenuto alcun infausto accidente.

Siccome però nella descrizione suddetta si accenna che superiormente a Dogna la r. strada costruita sulla roccia marnosa precipitò nel 1864 per una lunghezza per lo meno di kl. 400, debbo dichiarare essere questa una pura invenzione di chi avesse in tal modo informato il Semrad; mentre la località di cui sembra trattarsi sarebbe quella denominata i Ronchi, dove, giusta l' esposto all' art. II. 4. f. del premesso Resoconto, compivasi nel 1861 la sistemazione in ritiro della strada distrutta dal Fella fino dal 2 novembre 1851.

Ed infine giova avvertire che le colline più basse nei territorj di Artegna, Collalto e Tricesimo, anzichè essere composte di sgretolamenti diluviani, contengono nuclei di trachiti o roccie granulari più o meno porose, in un con quarziti ed arenaria (grès) conosciuta in questa provincia sotto il nome di pietra piacentina, la quale serve mirabilmente alle migliori costruzioni.

Dietro tali rimarchi, dovrebbesi ritenere che il Semrad non siasi recato ad ispezionare neppure di corsa la r. strada *Pontebbana, ed abbia invece riposta piena fiducia in altro* incaricato, il quale perciò sarebbe nella massima mala fede, se egli stesso non fosse stato ingannato, come è pur possibile, *perchè non a tutti gli abitanti del luogo torna conto che* alla strada postale venga sostituita una ferrovia. Può avere altresì influito la mala prevenzione per aver da molti sentito a parlare in modo esagerato di qualche ritardo od incomodo nella percorrenza di quella strada tanto frequentata da passeggeri, quando all' incontro nessuno s' interessava di ricordare l' abbandonato tragitto pel Prediel.

Passando a trattare della strada per la valle dell' Isonzo, osservasi quanto segue:

L' accurata disamina del r. ingegnere in capo sig. Semrad sul tracciamento rilevato negli anni 1857-1858 pella costruzione della ferrovia da Gorizia a Villacco, nel tronco dalla confluenza del fiume Idria nell' Isonzo presso S. Lucia sino al lago di Raibl al di là del monte Prediel, fa emergere i sommi ostacoli che si oppongono al conseguimento dell' ascesa media del 10 per 1000, ed i *pericoli pelle frequenti cadute di macigni, franamenti di materia, e di valanghe nevose*, principalmente nelle valli del Trenta, della Bauschizza e della Coritenza, per cui le difficoltà di esecuzione di esso tronco lungo leghe 8 da Sersotscha fino al lago di Raibl *superano di molto quelle della ferrata sul Semmering*, e quindi *i due milioni* preventivati per ciascuna lega di questa strada perfettamente compita, appena basterebbero pella costruzione della sede stradale.

Inoltre l' estesa della intiera strada da Villacco pel Prediel a Gorizia, *risulterebbe di leghe* 3.53 più lunga della linea Vilacco-Pontebba-Udine-Gorizia. [1])

Siffatte dichiarazioni dovrebbero in vero bastare a rendere *frustranea qualsiasi discussione sulla preferenza dovuta* alla linea ferroviaria lungo la valle del Fella, in cui anche pel descritto dallo stesso Semrad non avvi nei monti la dissoluzione rimarcata in quelli lungo l' Isonzo e le attigue convalli, e ciò tanto più che dalle ripetute livellazioni accennate dall' ing. dott. Buzzi è ora pienamente dimostrato come pel favore della natura nella attraversata delle alpi in Seifnitz a kl. 233 (m. 432) sotto il livello del Prediel, la massima pendenza del 14 per 1000 si limiterebbe alla sola estesa di kl. 1026 senza punto allungare la linea. Per cui da Udine a Villacco si avrebbero a costruire soltanto . . . . Leghe 17.—
(chil. 129) di una nuova ferrovia, al confronto di » 24.80
(chil. 188) da Gorizia a Villacco, quindi in meno Leghe 7.80 (chil. 59), e l' intiero viaggio da Villacco per Udine a Gorizia *riuscirebbe di leghe* 21.27, *cioè come sopra* leghe 3.53 (chil. 26.75) più breve da quello da Villacco pel Prediel e Caporetto a Gorizia, avvicinando così l' interno della *Monarchia*, rispetto a Venezia, *di leghe* 7.80 (chil. 59), e ponendo al caso di abbreviare la linea da Udine per Cervignano a Trieste di leghe 1,50 (chil.11.40). In questo caso il viaggio da Trieste a Villacco si riduce a leghe 26.33 (chil. 200), mentre da Venezia a Villacco risulta di leghe 34.50 (chil. 261,50). [2]) *(continua)*

1) Dalle notizie edite in Milano 1842 del r. ing. sig. Giovanni Donegani riguardo alla celebratissima r. strada dello Stelvio, costruita a cura di questo Governo quasi contemporaneamente a quella di Pontebba, risulta che appunto in causa delle maggiori nevi avevasi un dispendio non minore di quello suesposto nella lunghezza di sole leghe 6.50 (chil. 49.50).

1) Ciò tutto dalla pag. 3 alla 6 dell' opuscolo.
2) Da Venezia per Udine-Villacco-Bruck a Vienna si avrebbe a percorrere soltanto leghe 85 al confronto di leghe 103 per la via di Lubiana.

COSE DI CITTA'

Il Consiglio comunale era invitato a riunirsi giovedì passato 22 corrente alle ore 9 di mattina; ma verso le 11 la seduta veniva sciolta per mancanza di numero legale. Crediamo non sia fuor di proposito di ricordare i nomi di quei Consiglieri che risposero alla chiamata, onde la città possa distinguere quelli che meritano la sua fiducia, da quelli che pella loro indolenza o per falsi riguardi non la meritano punto. E speriamo di non esser fraintesi, avvegnachè intendiamo parlare di coloro soltanto che non potessero accusare qualche

plausibile scusa. Comparvero adunque i signori: Francesco co. di Prampero, L. S. co. della Torre, Carlo Kechler, Giuseppe co. Puppi, Francesco co. di Toppo, G. co. Colloredo, avvocato G. B. Moretti, Francesco dott. Cortelazis, Giuseppe dott. Martina, Giacomo Boarzi, Angelo dott. Taini, G. nob. Lirutti.

È vero, se non siamo male informati, che questa astensione la si vuol attribuire ad una dimostrazione contro l' attuale Dirigenza, ma una opposizione di questo genere serve proprio a nulla e non potremo mai approvarla. Noi amiamo la franchezza e perciò avremmo desiderato che i Consiglieri fossero anzi concorsi in buon numero e che durante la seduta avessero esposto altamente le ragioni dei loro lagni come rappresentanti della città e fatte conoscere le aspirazioni del paese. In questo modo, e non altrimenti, avrebbero adempiuto ai loro doveri verso il pubblico.

E passando alle cause che avrebbero promossa questa dimostrazione, diremo al sig. Dirigente colla nostra solida franchezza: che lo si rimprovera di non voler redigere i protocolli verbali durante la seduta, come prescrive la legge, per cui succedono talvolta delle inesattezze che da tutti non si vogliono ritenere per mere sviste; che lo si accusa di troppi stiracchiamenti nel proporre le nomine del Podestà e degli Assessori; e che si ha potuto persuadersi, sia dagli atti che dai discorsi, che non sa mantenere in Consiglio quel contegno veramente parlamentare che si può pretendere in chi è a capo del Municipio, e del quale contegno, forse a ragion d' uffizio, non ne ha le abitudini. E di queste mancanze lo si incolpa adesso anche da taluno de' suoi vecchi fautori, da coloro cioè che per lo addietro si sbracciavano a sostenerlo.

Si persuada adunque il sig. Dirigente, come avrebbe potuto persuadersi anche prima d' ora, che qui si vuole, e da tutti, un Podestà cittadino ed Assessori cittadini; che si è stanchi fino alla noja di essere retti da chi non può avere certo interesse a condurre le cose del Comune come veramente lo desidera il paese; che questa la si è fatta adesso una quistione di dignità, e che la dignità non permette che un Commissario Distrettuale, intelligente e capace quanto si voglia, possa degnamente rappresentare la nostra città; e che infine non ci mancano uomini illuminati e ben disposti ad assumere anche in questo momento la direzione della cosa pubblica. E queste cose diciamo perch' egli sappia prendere le opportune disposizioni, onde si possa passare al più presto alla nomina degli impiegati e delle cariche municipali. *Nous disons toujours la même chose, parce que c' est toujours la même chose.*

— Ci pervengono da qualche giorno continuati reclami contro la scarsa illuminazione in cui si tiene la città. Non conosciamo i patti da ultimo stabiliti colla Società del gaz, e quindi non possiamo giudicare se la Compagnia manchi ai suoi obblighi, o se il Municipio ci voglia condannati a tanta oscurità. Noi annunziamo il fatto che la popolazione se ne lagna e in ogni modo è debito della Dirigenza di pensare al ripiego.

— Lunedì decorso moriva in Cussignacco un individuo attaccato da pustola carbonchiosa, comunicatagli, a quanto si ha potuto rilevare, da un bove morto pella stessa malattia. Il medico alla cura di quest' uomo ha fatto debitamente il suo rapporto, ma non si conosce se il bove venisse seppellito o se per mala sorte le carni e la pelle fossero andate vendute. Intanto la città è in qualche apprensione, ed è perciò che a tranquillare la popolazione, dobbiamo pregare il Municipio a farci conoscere il vero stato della cosa.

— In borgo di S. Lazzaro scorre perennemente un rigagnolo d' aqua immonda, le cui esalazioni possono portar qualche nocumento alla pubblica salute. Giorni sono il proprietario della casa al N. 1459 rosso era disposto ad incontrar qualche spesa per facilitare lo scolo di quelle nè chiare, nè fresche, nè dolci acque. Il Municipio non lo ha permesso; ma è appunto per questo che gli corre l' obbligo di pensare prontamente a togliere quelle immondizie.

OLINTO VATRI *redattore responsabile.*

Udine, Tipografia Jacob & Colmegna